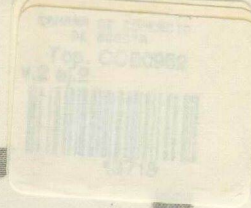


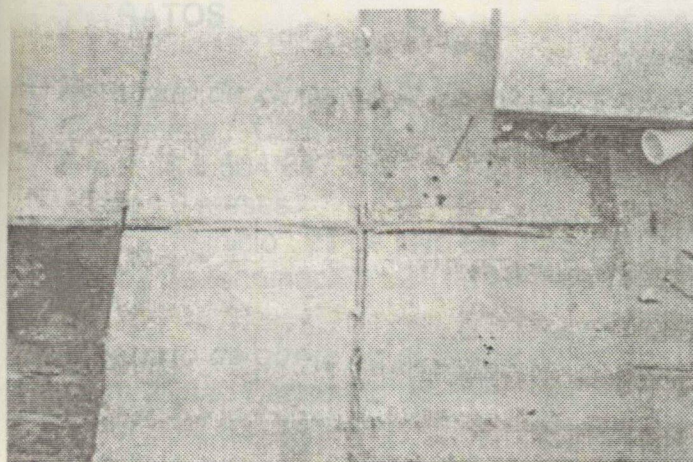
CCB
952
VOL. 2
EJ. 2 DE



13718
CCB952



CAMARA
DE COMERCIO DE BOGOTA



Fecha de inicio: 8 de enero de 1999
Fecha de terminación: 8 de julio de 1999

13718

Biblioteca - CIEB -
13718

No. Inventario _____

Fecha ingreso: 26 / 03 / 1999

Vol. 2

Precio \$ 10.000 No. Ejemplares

EJ. 2 de 2

Veeduría al proyecto del paseo urbano carrera quince
Vicepresidencia de Gestión Cívica y Social.

TERCER INFORME

Santafé de Bogotá, Febrero de 1998



INTRODUCCIÓN

La Cámara de Comercio de Bogotá y CORPOQUINCE presentan el tercer informe de veeduría del proyecto Paseo Urbano Carrera 15, correspondiente a los meses de diciembre de 1998 y enero de 1999, obra adelantada por el Instituto de Desarrollo Urbano IDU.

En esta ocasión además de relacionar el estado de avance del proyecto presentaremos una relación del cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Administración Distrital con la comunidad y los resultados de la encuesta realizada por nosotros en el mes de enero para medir el impacto de la obra en las ventas.

CONTRATOS

- **Contrato de obras en el tramo comprendido entre las calles 72 a 90.**
Contratista : Consorcio Nieto Fajardo
Valor : \$ 4.504'887.559
Plazo : 9 meses.
Fecha de inicio : 21 de julio de 1998
Fecha de terminación : 21 de abril de 1999.
- **Contrato de obras en el tramo comprendido entre las calles 90 a 100.**
Contratista : Consorcio 90-100
Valor : \$ 2.931'329.080
Plazo : 6 meses.
Fecha de inicio : 8 de enero de 1999
Fecha de terminación : 8 de julio de 1999.
- **Contrato de interventoría para el tramo comprendido entre las calles 72 y 100**
Contratista: consorcio INARE LTDA Leonidas Narvaez
Valor adicional: \$400'103.488
Plazo: 10 meses
Fecha de Inicio : Junio 9 de 1998
Fecha de terminación : Abril 9 de 1999



I. REDES DE SERVICIOS PÚBLICOS

1.1 Redes eléctricas. Durante el mes de enero se instalaron 4 ductos de 4" de diámetro para redes eléctricas entre las calles 72 y 76 del costado occidental, quedando listos al final del mes 1745 metros en este costado y 923 en el oriental.

Sobre el andén occidental las redes quedaron enterradas en la línea sobre la que van los postes para la iluminación vehicular, obligando al ajuste de la cimentación de los postes sobre este costado.

En el segundo tramo se instalaron 4 ductos de PVC 4", en el costado oriental entre las calles 90 y 93B y en el costado occidental entre las calles 90 y 94. Sobre este último costado entre las calles 93B y 94 se encontraron las redes de energía en la zona de antejardín, requiriéndose de la autorización de los propietarios para la instalación de los nuevos ductos en el mismo lugar.



1.2 Redes de acueducto. En cuanto a las redes de acueducto, se continuó con la instalación de tubería de PVC

Excavación de zanja para acueducto. Carrera 15 con calle 92, costado oriental.

de 12" y 4" de diámetro en el costado oriental, entre las calles 76 y 82. Se verificó además la existencia de tubería de PVC que no requiere ser cambiada en el costado occidental entre calles 72 y 76. En el costado oriental del segundo tramo se inició la instalación de nuevas tuberías de PVC 12" y 4" a partir de la calle 90 hacia el norte.

Se presentaron roturas de la tubería antigua de acueducto en ambos costados de la vía entre las calles 77 y 80 debido por una parte a que su localización era muy superficial y a que su antigüedad y material (asbesto-cemento) las hace frágiles y quebradizas. En consecuencia, se presentaron fugas, encharcamientos y suspensión del servicio. El proyecto contempla su reemplazo.

1.3 Redes de alcantarillado.

Debido a que los diseños de licitación no fueron aprobados por la EAAB por no corresponder con las cotas reales del pavimento, las obras de alcantarillado de aguas lluvias se han desarrollado con esquemas realizados por la interventoría, en forma desordenada y con un alto número de imprevistos. Estas obras incluyen, por parte del IDU, sumideros de aguas lluvias y su conexión al sistema actual, pero no contemplan la ampliación de colectores de aguas lluvias

En el corto o mediano plazo la Empresa de Acueducto y Alcantarillado no tiene prevista una inversión para la ampliación de la red. Se insistirá para que consideren esta obra como prioritaria y la programen en un futuro cercano.

1.4 Redes telefónicas y de gas. Su instalación estuvo a cargo de cada una de las empresas y prácticamente han terminado. En cuanto al gas las redes aún no se han instalado, y se estudia la posibilidad de hacerlo por la zona de antejardines.

II. ANDENES

2.1 Cambios en el proyecto.

El IDU atendió las observaciones de la veeduría sobre la baja resistencia de las plaquetas y cambió sus medidas unificándolas a 49.5 x 49.5 cm manteniendo el espesor (6 cm), la resistencia del concreto y el refuerzo en malla electrosoldada.

El IDU también reconsideró nuestra propuesta sobre el bisel de las plaquetas (lo eliminó) y el espaciamiento de las juntas (lo redujo al mínimo). Esta nueva plaqueta se utilizara en el segundo tramo del proyecto y entre las calles 72 y 80,.

Queda pendiente el rediseño de la estructura de soporte de las plaquetas que en la actualidad consiste en una capa de arena de peña suelta sobre recebo compactado. Consideramos que este sistema no es confiable pues es muy vulnerable a la carga y a la filtración de aguas lluvias que provocan su hundimiento y por consiguiente la pérdida de uniformidad de la superficie. A este respecto la Administración Distrital experimentó con un sistema constructivo diferente que le permite contar con una base de mayor rigidez sin perder la versatilidad de remoción y reinstalación de las plaquetas para instalar redes de servicios. Este sistema consiste en una base en concreto fluido y autonivelante que soporta a las plaquetas e impide la filtración de agua hacia el recebo. Desafortunadamente este sistema no será utilizado en la Carrera 15 por su alto costo, sin embargo, insistiremos en su aplicación en el segundo tramo, ya que aunque implica un costo mayor al presupuestado, los costos de mantenimiento y rehabilitación, lo harían mas económico en el largo plazo.



Arriba: construcción de andén en el primer tramo con la nueva especificación de tableta. Abajo: Andén listo en la Clínica del Country. Por ser uno de los primeros tramos en ejecutarse tiene la especificación de tableta original.

2.2. Avance de los trabajos. Durante el mes de enero se reiniciaron los trabajos de construcción del andén en el costado occidental, entre las calles 82 y 72, y en el segundo tramo, entre las calles 90 y 94, instalándose losetas entre las calles 90 y 92.



Liquidambar. Este es el árbol escogido para toda la carrera quince. Nótese el desnivel del borde de la materia con respecto al andén que impide al agua lluvia irrigar el árbol y se convierte en obstáculo para el peatón. Es necesaria la instalación de la rejilla de protección.

III. ARBORIZACION

3.1 Cambios en el proyecto: Junto con el mobiliario y el acabado de los andenes, la arborización define el proyecto paisajístico de la Carrera 15, por lo tanto la escogencia de las especies, su tamaño y localización son de gran importancia. Desafortunadamente, aún persiste una gran incertidumbre sobre el mismo.

Durante el desarrollo de la obra el contratista y el interventor encontraron que los ejes previstos por el diseñador para la arborización coinciden con las redes de servicios públicos y que los documentos de la licitación no indican en forma precisa los tipos de arboles que deberían sembrarse.

Después de varias inspecciones de terreno, se determinó que tan solo es posible colocar un eje de arboles en el costado oriental (de los dos previstos) y ninguno en el occidental. Los dos ejes de arboles faltantes habría que sembrarlos en las zonas de antejardín para lo cual se debe contar con el permiso de los propietarios y con la solución jurídica que

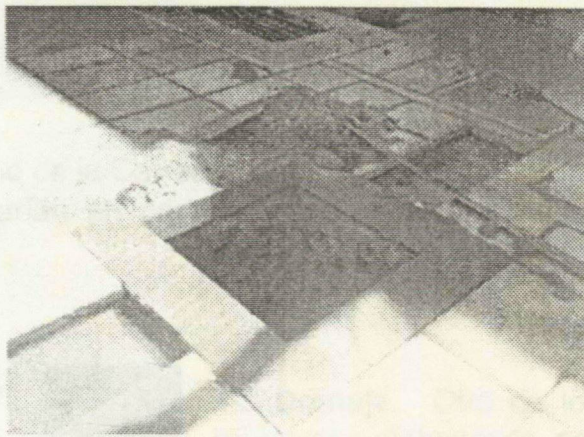
permita que el Distrito realice obras de adecuación en estas zonas. Sin embargo esta solución tiene el problema de la cercanía con las fachadas, lo cual implica descartar a los árboles de gran porte y sembrar arbustos.

Con la asesoría del Jardín Botánico, se escogió como especie única a sembrar en el Paseo Urbano de la Quince el **Liquidambar**. Este árbol crece rápidamente, alcanzando una altura de 10 o 15 metros. Su tronco es recto de color grisáceo, con un diámetro máximo de 40 centímetros. Su copa tiene un diámetro entre 4 y 6 metros de forma piramidal, poco densa, compuesta por ramas rectas de follaje verde claro. Sus raíces son profundas y poco ramificadas. Tolerancia las podas pero no resiste un medio urbano altamente contaminado.

Es conveniente que se siembren cuanto antes pues requieren de un periodo de cuidado y observación de varios meses, durante el cual debe responder el jardín botánico por ser la entidad encargada de la siembra.

3.2 Avance de los trabajos. A finales de enero se inició la construcción de materas en el costado oriental. A la fecha de preparación de este informe se habían instalado los primeros diez árboles.

3.3 Diseño de las materas. El IDU definió conjuntamente con el Jardín Botánico el diseño de las materas. La solución acordada consiste en unos cajones con una dimensión interior de 1.0 x 1.0 y 1.0 mts contruidos en ladrillo tolete, con una viga de amarre en concreto reforzado y provistos con un lecho filtrante en gravilla. El remate superior de la matera es en ladrillo tolete levantado en el borde interior, conformando un bordillo inclinado por encima del nivel del andén.



Detalle de la matera. A pesar de la profundidad de la caja, la veeduría recomienda la instalación de riego por goteo para evitar el hundimiento que podrían provocar los árboles en busca de agua.

Al respecto la veeduría recomienda :

- El remate de las materas se debe dejar a nivel del piso para permitir que el agua lluvia que cae sobre el andén drene hacia el árbol y no se constituya en obstáculo adicional para el peatón. Se recomienda además la instalación de una rejilla al mismo nivel para protegerlo.

Se debe instalar un sistema de riego por goteo en cada una de las materas. Esto requiere de la instalación de una tubería de menor diámetro que podría localizarse en la zona de antejardines para no levantar el andén ya instalado. El problema de desecamiento del subsuelo de la zona podría verse aumentado con la siembra de la arborización prevista de no instalarse un sistema de riego que le provea del agua que necesita y no la busque del subsuelo en cantidades superiores que afecten su estabilidad.

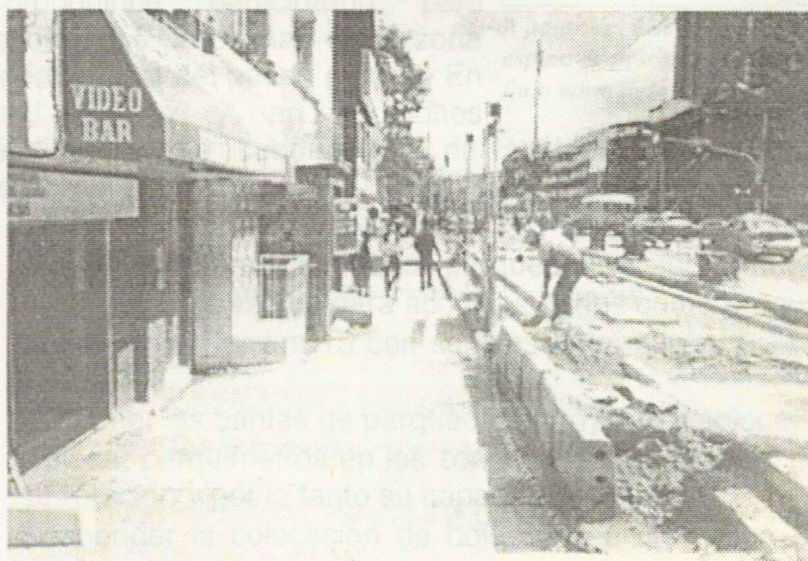
4.3 Rendimientos de la valorización. El Director de IDU, en coordinación con la Cámara de Comercio y Corporación, a través de los representantes de la zona, se han estado realizando los trabajos de valorización de la obra en la intervención de las áreas de plantación. A pesar de esto existe una gran incertidumbre.

IV. ANTEJARDINES

4.1 Avance en la solución del problema. Desde hace más de cuatro meses el IDU tiene preparado un borrador de decreto para la firma del Alcalde Mayor que lo autorizaría para extender las obras de andenes a las áreas de antejardin que como se sabe tienen carácter privado. Al parecer este borrador no contó con el visto bueno de Planeación Distrital.

La claridad jurídica del tema se requiere para:

- Acometer de forma integral el Paseo Urbano de la Carrera 15.
- Definir los ejes de arborización que faltarían en cada uno de los costados del proyecto.
- Instalar las redes de gas domiciliario.



El desnivel entre los antejardines y el nuevo andén provocará problemas de drenaje. A nivel estético la obra se verá incompleta e irregular.

4.2 Drenaje. Otro de los problemas detectados por la veeduría ha sido el desnivel de la zona de antejardines con respecto al nuevo andén. El IDU instaló pasos de tubería por debajo de los nuevos andenes para drenar el agua acumulada en estos sitios hacia la calzada; sin embargo sólo fue posible hacerlo en algunos casos puntuales. En los sitios en que las inundaciones son causadas por el hundimiento de la edificación los propietarios

deberán instalar una bomba sumergible como las usadas en los sótanos de los edificios.

4.3 Rendimientos de la valorización. El Director del IDU se comprometió en reunión con la Cámara de Comercio y Corpoquince a invertir los rendimientos financieros de los recaudos de valorización de la obra en la intervención de las zonas de antejardin. A pesar de esto existe una gran incertidumbre.

V. PARQUEADEROS

5.1 Avance en la solución del problema. La supresión del parqueo en espina de pescado y la colocación de bolardos en las calles aledañas (especialmente las calles 85 y 90), generaron un movimiento de protesta ampliamente cubierto por los medios de comunicación que debió ser atendido directamente por el Alcalde Mayor. De las reuniones realizadas surgió un comité de seguimiento en el cual la CCB y Corpoquince participaron para resolver los problemas de la zona de influencia del paseo urbano. En este comité y en reuniones técnicas en la subdirección de



A pesar del diseño de las nuevas bahías, se sigue parqueando en espina de pescado ocupando parte de la calzada e impidiendo el flujo normal de tráfico.

sostenibilidad del espacio público, el IDU se comprometió a:

- Agilizar la contratación de los parqueaderos subterráneos (4 sobre la carrera 15).
- Arrendar lotes vacíos para acondicionarlos como parqueaderos temporales.
- Señalizar la Carrera 15 con señales informativas sobre los parqueaderos existentes en la zona.
- Mantener las bahías de parqueo del proyecto y colocar parquímetros.
- Colocar parquímetros en las zonas de parqueo en el espacio público para aumentar su rotación y por lo tanto su capacidad.
- Suspender la colocación de bolardos en las calles 85 y 90, y conformar algunas bahías en paralelo corriendo hacia el andén los bolardos ya instalados.

5.2 Parqueaderos subterráneos. Aunque la apertura de la licitación estaba prevista para el 15 de diciembre de 1998 solo se hizo hasta el 22 de febrero de 1999 con fecha límite para el 5 de abril. Los parqueaderos se contrataran por el sistema de concesión por un termino de 20 años con el siguiente cronograma :

- | | |
|---------------------------|--|
| • Estudios y Diseños: | Entre julio y Septiembre de 1999. |
| • Obtención de Licencias: | Entre Octubre y Noviembre de 1999. |
| • Construcción: | Entre Diciembre de 1999 y Septiembre del 2000. |
| • Operación: | A partir de Octubre del 2000. |

Nos parece que los plazos fijados por el IDU para los estudios y diseños (tres meses) y para la construcción (diez meses), son muy cortos considerando que las obras son

subterráneas, en suelos inestables de muy baja capacidad portante con un medio rodeado de edificaciones y alto movimiento urbano. Consideramos que se requiere de por lo menos de cinco meses para los estudios y diseños y catorce meses para la construcción. En estas condiciones la entrada en operación de los parqueaderos sería hasta el mes de abril del 2001.

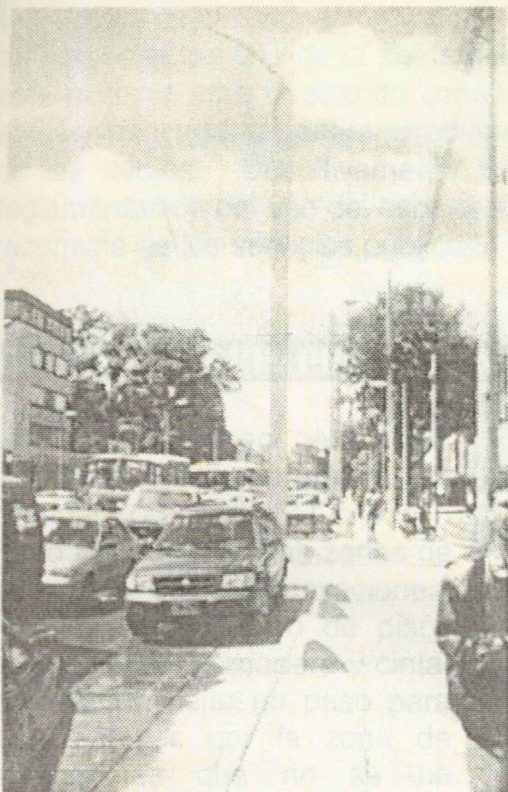
5.3 Otras medidas. La señalización de parqueaderos sobre la carrera 15, realizada por el IDU a finales del mes de noviembre, ha resultado de gran ayuda para los conductores que deben hacer compras o diligencias en el sector. Las señales indican la localización de los parqueaderos y su número de cupos. En cuanto al arriendo de lotes vacíos, tuvimos conocimiento de algunas negociaciones, pero al parecer no concluyeron satisfactoriamente y el IDU no ha mencionado el tema nuevamente; sin embargo, debido a la publicidad que los medios le dieron al problema de parqueo del proyecto, han surgido parqueaderos públicos que han ayudado para que el impacto del problema no sea mayor. Adicionalmente las curadurías urbanas han aprobado varios proyectos de construcción de edificios de parqueaderos en el sector, aprovechando los incentivos tributarios que propone el Alcalde Mayor en el proyecto de acuerdo en trámite en el Concejo Distrital.

Con respecto a las bahías de parqueo temporal contempladas en los diseños el IDU decidió mantenerlas, mejorándoles su funcionalidad al dejarlas a nivel de calzada y no inclinadas como estaban previstas inicialmente. Se estudia el cambio en el diseño de los bolardos para evitar que los vehículos muy altos no se suban al andén.

La adquisición y colocación de parquímetros esta en proceso de contratación por el IDU. Deben ser instalados próximamente y deberán tener un control estricto por parte de las autoridades de tránsito con la colaboración de los vecinos del sector. Es necesario que los comerciantes apoyen este sistema procurando su cuidado, propiciando la cultura de su uso y denunciando el vandalismo. La instalación de los parquímetros propiciara el uso de los espacios disponibles para compradores y alejara a aquellos propietarios de vehículos que trabajan en la zona y los dejan todo el día en el mismo sitio.

6.3 Observaciones sobre los trabajos. El alineamiento de los postes de iluminación peatonal que se instalaron presentan dos inconvenientes:

- Reducen la movilidad por estar colocados sobre el borde los parquímetros y no sobre el borde del andén. Deberían estar sobre la misma línea de la acera, a 30 cm del bordel, es decir, teniendo en un sólo eje árboles y postes.
- Se dejaron los trabajos de las líneas de parquímetros, dejando en evidencia la presentación de las obras y dejando en riesgo para el peatón. Los postes se colocaron en los puntos de la línea de parquímetros, lo que genera un riesgo para el peatón.



Postes de iluminación a la calzada: Nótese como a diferencia de los anteriores postes (que serán removidos más adelante), los nuevos carecen de cables aéreos, estéticamente indeseables.

VI. ILUMINACION Y MOBILIARIO URBANO

6.1 El proyecto. El proyecto de iluminación del primer tramo, consiste en:

- Alumbrado público vehicular: 96 postes metálicos de 13 metros con luminarias de sodio 250W, localizados en el costado occidental, sobre el andén, a 60 cm Del sardinel y separados entre sí 33 metros. En el costado oriental se colocaran postes similares en cada una de las esquinas. El diseño es del Arq. Fernando Cortes.
- Alumbrado peatonal: 229 postes metálicos de 5 metros con luminarias de sodio de 70 W, localizados en ambos costados del Paseo Urbano sobre el andén a 3,80 metros del sardinel y separados aproximadamente 10 metros entre sí. El diseño de estos postes es del Proyecto Cultura Ciudadana.

Para el segundo tramo se instalarán 58 postes vehiculares y 156 peatonales con las mismas especificaciones del primer tramo.

6.2 Avance de los trabajos. Durante el mes de enero se instalaron diez postes de iluminación vehicular en el costado occidental entre las calles 86A y 90 que no fueron recibidos por la interventoría por presentar malos acabados de soldadura y pintura. Los postes de iluminación peatonal en el tramo comprendido entre las calles 82 y 90 ya están completamente instalados.

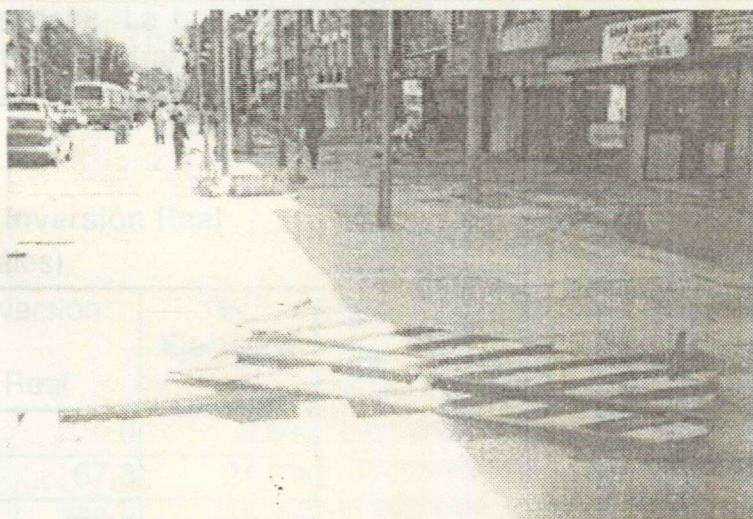
6.3 Observaciones sobre los trabajos. El alineamiento de los postes de iluminación peatonal que se instalaron presentan dos inconvenientes:

- Reducen la movilidad por estar alineados sobre el borde los antejardines y no sobre el borde del andén. Deberían estar sobre la misma línea de la arborización, a 50 cm del sardinel, es decir, teniendo en un solo eje arboles y postes.
- Se dejaron los tornillos de las fijaciones al piso descubiertos, desmejorando la presentación de las obras y dejando un estorbo para el peatón. Este detalle fue corregido en los planos del nuevo mobiliario para la ciudad y debe ponerse en practica su solución.

Los postes de la iluminación vial se observan muy pesados. La tendencia mundial es la de reducir el tamaño de la postería para ampliar el espacio del peatón. Por otra parte esta postería está quedando cimentada encima de los ductos de energía, lo cual es antitécnico y podría generar problemas de estabilidad de los postes y de aplastamiento de los ductos. Definitivamente la ciudad requiere cada día con más urgencia la reglamentación del uso del espacio de los andenes y vías para una repartición técnica y razonable de los servicios públicos.

VII. SEÑALIZACIÓN PREVENTIVA DE LAS OBRAS

La señalización en general es aceptable, pudiendo mejorar en cantidad y calidad. El Consorcio Nieto Fajardo aísla las zonas de trabajo de excavaciones, rellenos y colocación de pisos con barreras de madera y cinta, procurando dejar un paso para los peatones por la zona de antejardines que no se ha intervenido. Sin embargo, en los sitios puntuales de acabado de cajas e instalación de luminarias, no se utilizan cerramientos o se instala una señalización precaria e insuficiente. Se observaron en las visitas de obra numerosas cajas abiertas con el consiguiente peligro para los peatones.



Cajas abiertas mal señalizadas: El manejo de las excavaciones y obstáculos sobre el espacio público requiere de señales mucho más visibles que reduzcan efectivamente el riesgo de accidentes.

La ETB ha mejorado la señalización de sus obras de redes de teléfonos. Aún es deficiente la señalización de las otras empresas de servicios públicos que trabajan en el sector.

El IDU y las Empresas de Servicios Públicos de la ciudad deberían implementar sistemas de señalización de obras más modernos, reflectivos y livianos. Nos referimos a barreras y párales de material plástico y colores reflectivos de fácil instalación y retiro como los utilizados en Europa y Norteamérica.

VIII. CUMPLIMIENTO DE LAS METAS CONTRACTUALES

8.1 Primer tramo: Contrato del Consorcio Nieto Fajardo

En el cuadro No. 1 se observa la inversión programada vs la inversión realizada por el Consorcio Nieto Fajardo durante los meses de Julio de 1998 a Enero de 1999. En el mes de noviembre se realizó la mayor inversión mensual hasta la fecha: \$ 482.4 millones, siendo el único mes en el que la meta fue cumplida. La baja inversión del mes de diciembre se explica por la reducción en el ritmo de los trabajos para no afectar el comercio de la temporada navideña. La baja inversión del mes de enero no tiene justificación, ya que el movimiento comercial se redujo y el invierno presentado no fue severo. Esta situación la observamos de manera gráfica en la Figura No.1.

Cuadro No. 1
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores mensuales)

MES	Inversión Programada	Inversión Real	% Ejecución
Julio	69,4	0	0,0%
Agosto	320,6	67,3	21,0%
Septiembre	584,1	266,8	45,7%
Octubre	593,6	392,3	66,1%
Noviembre	392,4	482,4	122,9%
Diciembre	361,7	228,5	63,2%
Enero	581,4	247,8	42,6%

En el cuadro No. 2 y en la figura No. 2 se observa el comportamiento de la inversión del contrato de obra del Consorcio Nieto Fajardo de manera acumulado en los primeros siete meses de ejecución. Se observa que el contratista aumento en forma importante el nivel de ejecución durante los meses de octubre y noviembre; desafortunadamente esta tendencia no fue mantenida y se redujo durante los meses de diciembre y enero. A finales de

enero se presentaba un atraso en la ejecución del contrato de \$ 1218.1 millones, equivalente al 41.9% de la meta acumulada para esta fecha.

Aparentemente el contratista debió estar ejecutando el contrato de obra de acuerdo al cronograma de ejecución del contrato. Sin embargo, se observa que los trabajos no se ejecutaron de acuerdo al cronograma de ejecución del contrato. En consecuencia, se mencionan en el primer informe de la veeduría:

Deficiencias de los planos de construcción, de diseño geotécnico, acueducto, alcantarillado y electricidad.

Cuadro No. 2
Inversión Programada Vs. Inversión Real
(Valores acumulados)

MES	Inversión Programada	Inversión Real	% Ejecución
Julio	69,4	0	0,0%
Agosto	390	67,3	17,3%
Septiembre	974,1	334,1	34,3%
Octubre	1567,7	726,4	46,3%
Noviembre	1960,1	1208,8	61,7%
Diciembre	2321,8	1437,3	61,9%
Enero	2903,2	1685,1	58,0%

Figura 1 - Programación vs. Ejecución mensual

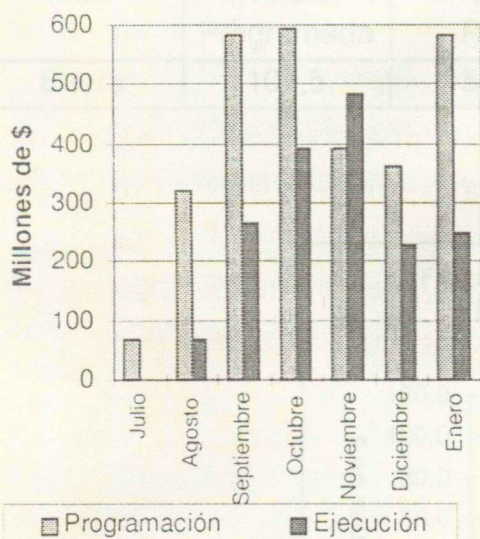
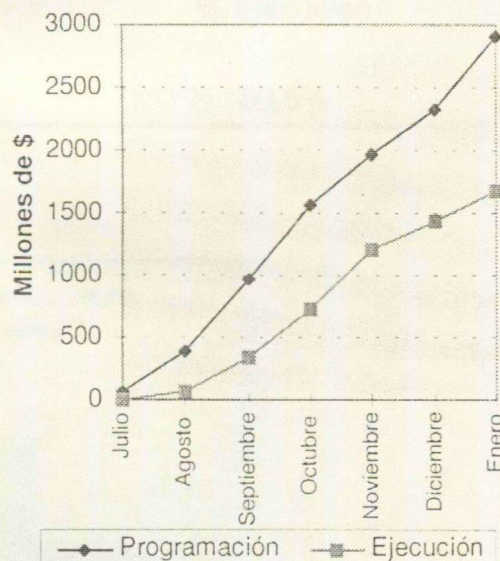


Figura 2 - Programación vs. Ejecución Acumulada



Aparentemente el contratista debió ser multado por el IDU por el atraso que muestra la ejecución del contrato. Sin embargo la interventoría reconoció que las causas de los atrasos no son imputables al contratista. Las causas, ya mencionadas en el primer informe de la veeduría:

Deficiencias de los planos de construcción, topográficos, de diseño geométrico, acueducto, alcantarillado y eléctricos.

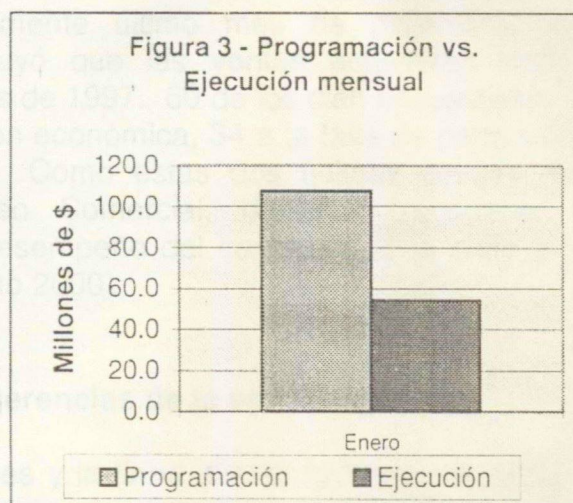
Prorroga de dos meses para reducir el ritmo de trabajo en diciembre y no causar molestias al comercio en la época navideña. Aunque no conocemos la última reprogramación, las obras deberán terminarse el 21 de junio de 1999.

8.2 Segundo tramo: Contrato del Consorcio 90-100

Al igual que en el caso del contrato anterior, el contratista ha iniciado labores incumpliendo el cronograma previsto en su propuesta. La ausencia de diseños aprobados por la Empresa de Acueducto de Bogotá y la incertidumbre por no existir una repartición previa del área de andén entre las redes de servicios, han implicado que las obras se inicien con atraso. En el cuadro No. 3 y en la Figura No. 3 se observa la ejecución del contrato durante el mes de enero de 1999.

Este contrato debe terminarse el 8 de julio de 1999, aunque si se repiten los problemas del primer tramo es de esperarse que se postergue hasta el mes de septiembre.

Cuadro No. 3 Inversión Programada Vs. Inversión Real (Valores mensuales)			
MES	Inversión Programada	Inversión Real	% Ejecución
Enero	107,5	54,3	50,5%



IX. ENCUESTA SOBRE ACTIVIDAD COMERCIAL E INQUIETUDES Y SUGERENCIAS DE LA COMUNIDAD

9.1 Encuesta sobre la actividad comercial durante 1998:

En el mes de enero pasado se realizó una encuesta para determinar el comportamiento de las ventas en el comercio de la zona durante el año de 1998 y específicamente durante la temporada navideña.

La muestra se tomó en 100 locales comerciales repartidos así: ropa (24), librerías, papelerías, fotografías (15), muebles y electrodomésticos (13) y restaurantes, hoteles y agencias de viajes (11).

Los resultados fueron:

- Al comparar las ventas del primer y segundo semestre de 1997 con las de 1998, se concluye que para la mayoría de los encuestados las ventas disminuyeron más del 40%. De 100 establecimientos, 60 y 80, en uno y otro semestre respectivamente, sufrieron una reducción. Solamente en 14 y 8 establecimientos respectivamente las ventas aumentaron.
- Según la gran mayoría de los encuestados, la principal causa de la disminución en las ventas es la recesión económica (más de 90 respuestas), seguida por el deterioro físico (70 respuestas) y el deterioro social del sector (30 respuestas).
- Considerando solamente último mes de diciembre, el 90 por ciento de los encuestados concluyó que las ventas estuvieron entre regulares y malas en comparación con las de 1997. 60 de los cien encuestados señalaron que la principal causa fue la recesión económica, 34 a la falta de parqueaderos y 33 la ejecución de obras en la zona. Como estas dos últimas causas están relacionadas con el proyecto del Paseo Comercial, debemos reconocer que este ha afectado negativamente el desempeño del comercio de la zona y que su recuperación solo será después del año 2000.

9.2 Inquietudes y sugerencias de la comunidad:

A través de los buzones y la línea directa la Veeduría recibió de la comunidad varias quejas y sugerencias sobre la obra. Estos son los resultados del periodo comprendido entre el 1 de octubre de 1998 y el 15 de enero del año en curso:

En total se recibieron 61 volantes con quejas y sugerencias y dos llamadas telefónicas. Como se aprecia en el gráfico los temas que generan las mayores quejas son: Falta de

Parqueo (21%), ancho exagerado de los andenes y disminución del ancho de la calzada (19%) y desorganización de la obra (18%). En este último caso las mayores quejas son por la demora en la recolección de desechos y basuras y por la desorganización de los materiales que impide el paso de los peatones.

Un porcentaje significativo (10%) propone que se suspenda la obra y se replanteen los temas críticos antes de seguir adelante.

X. RECOMENDACIONES

Reiteramos algunas recomendaciones dadas en el informe anterior y que aún no se han tenido en cuenta o han sido acogidas tímidamente:

- Instalar parquímetros en zonas de parqueo como las de Carulla y la Clínica El Country.
- Sacar del corredor todas las rutas ilegales de transporte público.
- Trasladar las rutas de buses que circulan por la Carrera 15 a la Avenida Caracas o Autopista Norte, mientras se acaben las obras de remodelación del corredor.
- Definir la alternativa jurídica para intervenir las zonas de antejardines y utilizar los rendimientos financieros de los recursos de valorización para este fin. Se recomienda estudiar la figura del contrato de comodato entre el IDU y cada uno de los propietarios de predios sobre la Carrera 15.

Nuevas recomendaciones no relacionadas en el informe anterior:

- Cambiar el sistema de anclaje de las luminarias peatonales para que los pernos queden por debajo de las plaquetas y no en superficie.
- Terminar rápidamente un tramo del corredor, con el fin de que los comerciantes y residentes observen como quedara el proyecto.
- Exigir la señalización de las cajas pendientes de tapa y de los trabajos puntuales.
- Cambiar la arena suelta que soporta las plaquetas mortero autonivelante, eliminando el sistema de junta entre plaquetas con silicona. Considerar en el análisis económico los menores costos de mantenimiento y la mayor durabilidad de esta opción.
- Estudiar alternativas para reemplazar las dos hileras de árboles del proyecto inicial que no podrán sembrarse.
- Cambiar el remate superior de las materas para que quede al nivel del piso del andén, dejando al agua lluvia drenar hacia los arboles sin dejar obstáculos adicionales para el peatón.
- La instalación de un sistema de riego por goteo en cada una de las materas.

SALITRE



13718

13718

FECHA DE VENCIMIENTO

17 ABR. 2000

CIEB